

# Les news de la section Atelier de Restauration du Matériel Roulant



## Rétrospective octobre à décembre 2021

## Sommaire :

Introduction .....	2
Le remontage de la Super Pacific 3.1280 .....	3
La voiture panoramique du film « L'héritier » .....	13
La réparation de notre chariot élévateur .....	14
Le nettoyage de la locomotive BB 16506.....	15
L'entretien des draisines .....	16
Début de restauration pour la locomotive électrique BB 13044 .....	17
La récupération et installation d'un simulateur de conduite .....	20
Le GEMEX.....	25
Le CMCF à l'Assemblée Générale de l'APPMF.....	26
Le CMCF au congrès de l'UNECTO .....	27
Le CMCF dans les revues ferroviaires.....	31
Conclusion : .....	38

## Introduction

L'activité soutenue pour assurer la sortie de la locomotive HBNPC 040DE45 lors du festival de fin août, a été récompensée avec la publication de quatre articles dans des revues ferroviaires, dont certaines à tirage national.

Pour ce dernier trimestre de l'année 2021, l'énergie des membres de la section n'a pas faibli pour reprendre le remontage de la locomotive à vapeur Super Pacific.

En parallèle, la gestion administrative des projets se poursuit.

Et l'année 2021 se termine avec un joli cadeau de la part de la SNCF, avec le don d'un simulateur professionnel de conduite.

## Le remontage de la Super Pacific 3.1280

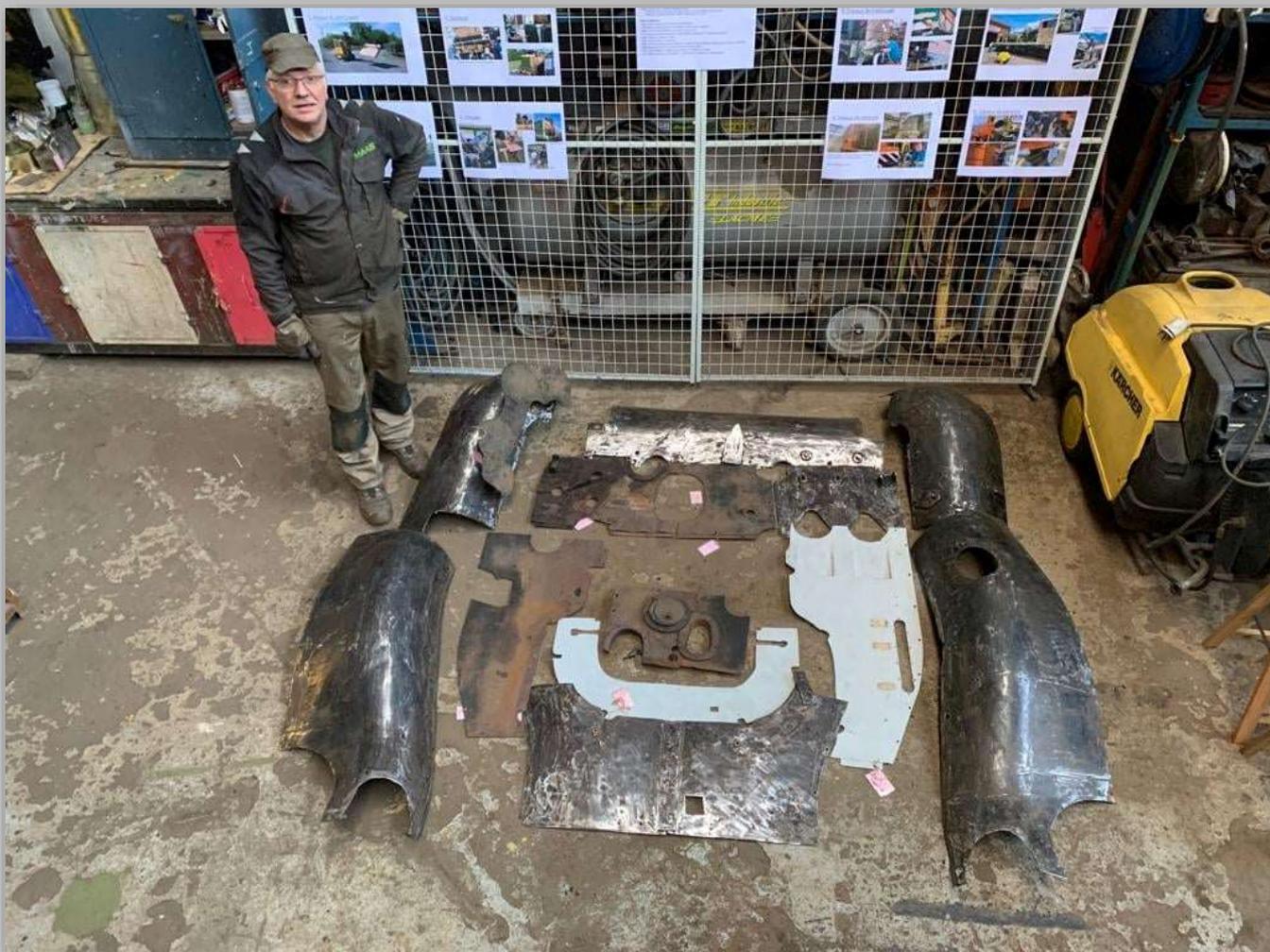
Le chantier de la locomotive diesel HBNPC étant terminé, nous avons pu reprendre le remontage des différentes pièces de notre locomotive à vapeur Super Pacific, en vue de sa présentation complète en livrée Nord, pour le festival 2022.

Dans un premier temps, nous nous attaquons au nettoyage et mise en peinture des tôles d'habillage du foyer – zone où se trouvent le mécanicien et son chauffeur.

L'équipe de jeudi commence rapidement au ponçage des pièces :



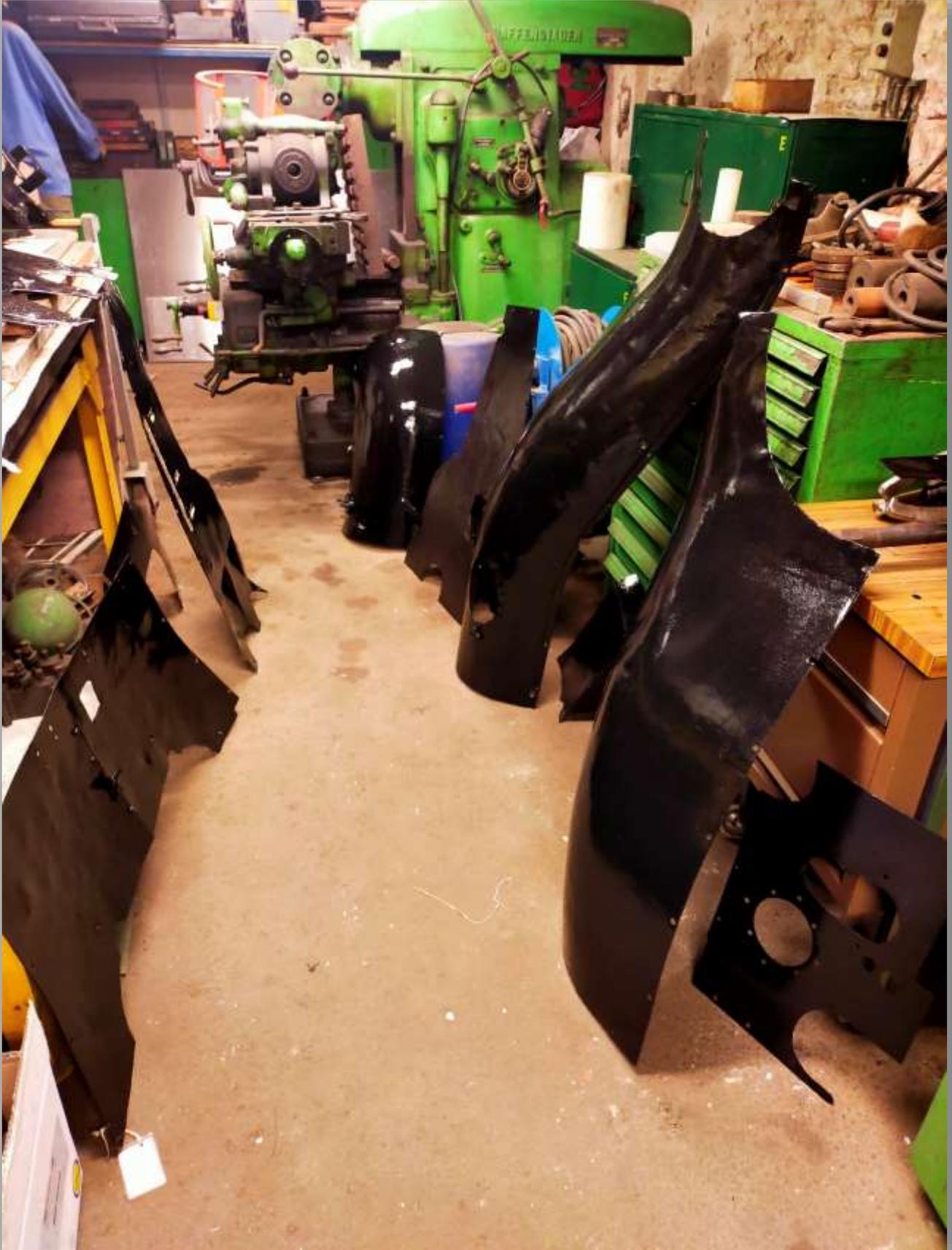
L'ensemble du puzzle posé au sol, après décapage :



La mise en peinture s'enchaîne dans la foulée :



L'atelier machine-outil chauffé, nous permet de peindre et faire sécher nos tôles, malgré la chute des températures :



Les petites tôles terminées, les grandes tôles d'habillage de la chaudière sont prises en charge :



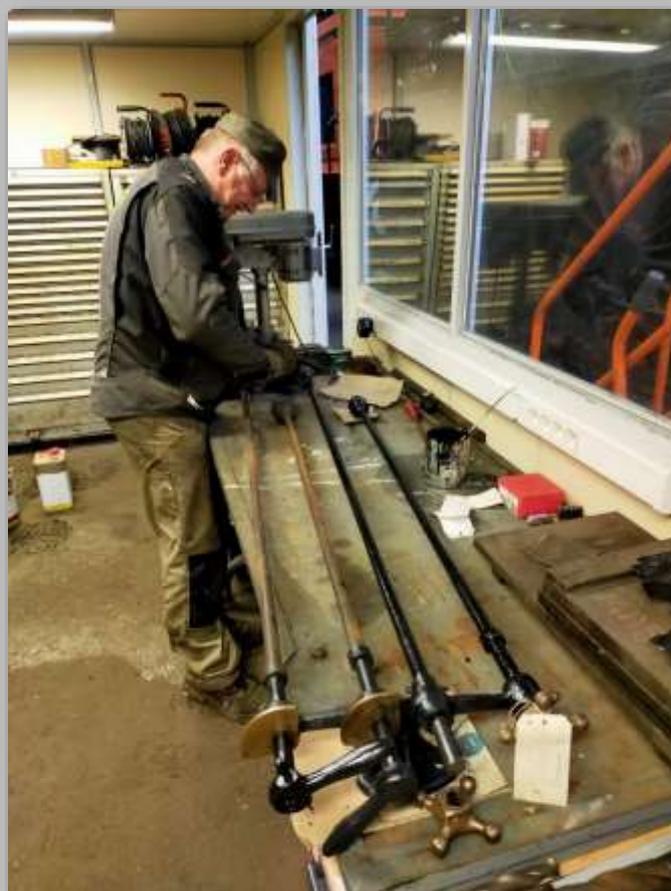
...ainsi que le sablage de la porte du foyer



Rapidement, les tôles de foyer sont remises en place :



Ensuite, ce sont les différentes commandes de conduite qui subissent le traitement de nettoyage ;



...nettoyage de la commande de marche :



...et de nombreuses pièces plus petites :



Voilà tous les robinets bien dégraissés :



Aussitôt nettoyés, aussitôt remontés :



Continuant sur cette lancée, cela poursuit avec les conduites extérieures et autres accessoires :



Dans cette belle ambiance d'atelier, le remontage se poursuit :



Côté accessoire, c'est la pompe à eau, déjà restaurée, va recevoir un coup de nettoyage avant de retrouver sa livrée Nord :



# La voiture panoramique du film 'L'héritier'



Lancée depuis avril 2020 en collaboration avec la Fondation du Patrimoine, la souscription pour la voiture panoramique atteint fin septembre 2021, la somme de **36 435 euros**.



## Voiture-Voyageur du Film "L'Héritier"

Soutenez la restauration de la voiture du film L'Héritier de Philippe Labro. et contribuez à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire et cinématographique

local

Train

Collecte Et Coteurs






**OIGNIES**

Montant des dons  
**11 435 €**

20%

Donateurs 27

Montant à atteindre  
**56 555 €**

---

jours restants 324

Montant global mobilisé  
**36 435 €**

Financement des travaux en cours  
soutenus par cette collecte

Montant des dons :

**11 435 €**

Mécénats et aides :

**25 000 €**

Cette somme de 36 435 euros représente :

- 100% de la première tranche de travaux (partie présentation : intérieur + extérieur)
- 50% de la seconde tranche de travaux (mise en conformité et agrément des organes de roulement)

Suite à quelques aléas dans le planning, la voiture rentrera à l'atelier en 2022.

## La réparation de notre chariot élévateur

Paul, qui a bien connu ces engins lorsqu'ils étaient en activité, a poursuivi les réparations sur notre chariot élévateur.

Après 50 heures de travail assidu et un budget de 200 euros, notre engin est de nouveau opérationnel.



Un grand bravo pour cette remise en état de cet engin nécessaire au chargement / déchargement de pièces lourdes.

## Le nettoyage de la locomotive BB 16506

Commencé début septembre afin que l'une des cabines soit présentable au public pour les journées du patrimoine, le nettoyage extérieur se poursuit en utilisant les passerelles qui nous avaient été offertes par une société ferroviaire, pour travailler en hauteur et en sécurité :



...

Notre amoureux de la BB16506 est content du coup de jeune qu'ils ont donné à cette locomotive :



# L'entretien des draisines

Afin de maintenir en parfait état de marche les draisines qui nous servent lors des travaux de voies, un bon entretien moteur a été effectué.



Un coup de neuf sur l'intérieur sera réalisé en 2022.

# Début de restauration pour la locomotive BB 13044

Tout d'abord, commençons par un peu d'histoire sur cette locomotive.

Mise en service à Strasbourg le 11 octobre 1958 et construite par la société SLM / Brown Boveri en Suisse, la locomotive fait sa carrière sur l'Est, mais aussi dans le Nord sur des parcours comme le Calais-Bâle avec le relais à Lille.



Du fait de sa vitesse de 120 km/h (les "petits" numéros étant bridé à 105 km/h), sa carrière fut plus longue que les autres, mais c'est avec 3 910 512 km au compteur que la belle sera radiée des effectifs le 23 janvier 1994.



Trois machines seront préservées :

- la 13051 placée en utilisation spéciale à L'Asthom de Belfort,
- la BB13052 par l'AAATV de Hausberghen,
- la BB13044 revendue au groupe Eurotunnel.

La BB13051 sera découpée.

La BB13052 sera reprise par la SNCF suite à la dissolution de la section d'Hausberghen et la fermeture du dépôt, puis repeinte en livrée bleu monophasé afin d'être "balladée" avec la réserve de la Cité du Train de Mulhouse située à Mohon.

Début des années 2000, sous l'impulsion et la recherche de Laurent Charlier et Jean Claude Vermersch, nous nous avons écho de la prochaine démolition de la BB13044.

Alors stationnée à Calais chez Eurotunnel, la locomotive servait d'alimentation en air et en 1500v pour les rames passant en maintenance dans les grands ateliers, alors encore non équipés de sous-station interne.

Rachetée pour l'Euro symbolique, c'est le 03 juillet 2003 que la locomotive est acheminée derrière la BB16628 sur le parcours Calais-Lens, puis le 09 juillet 2003 sur le parcours Lens- Libercourt avec le locotracteur de desserte.



Rapidement garée, nous faisons le constat que la machine est irréparable du fait d'abord de sa technologie moins "simpliste" que la série des BB12000, mais aussi par le manque de nombreuses pièces.



Depuis son arrivée sur le site du CMCF, elle stationne dans l'attente de bras pour la remettre en état de présentation.

Mais depuis le mois de décembre, deux jeunes de la section ont pris en charge cette locomotive.

Très motivés et au vu des conditions climatiques extérieures, ils ont commencé le nettoyage, grattage et ponçage de l'intérieur de la cabine.



...



Nous leurs souhaitons bon courage et toute la réussite dans ce chantier.

# La récupération et installation d'un simulateur de conduite

La division Traction de la SNCF et le CPFT d'Hellemmes nous ont confié le simulateur de conduite SIMBASE.



Cette grande nouveauté, va être installée au rez-de-chaussée du bâtiment principal. Cette cabine avec son véritable pupitre de locomotive BB22200, est le "jouet" indispensable à tous les passionnés de chemin de fer. Ce simulateur permettra de former nos membres à la conduite, et de permettre aux visiteurs de se mettre à la place du conducteur quelques instants.

La technologie évolue au niveau des simulateurs, et les LITO1 et SIMBASE, d'une technologie ancienne, sont tout simplement envoyés à la casse, le renouvellement en masse des simulateurs de conduites est une volonté forte de la Traction, pour aussi faire évoluer la technique numérique de la conduite des trains du fait d'une réglementation de plus en plus lourde.

Chaque conducteur a passé des heures dans ces "boîtes" afin de travailler toutes les procédures de sécurité lors de son examen initial, mais aussi chaque année ou les "journées formation continue" permettent d'évaluer les stagiaires sur les nouvelles procédures annuelles. C'est donc bien un outil de travail qui fait son entrée au CMCF.

Nous remercions chaleureusement la SNCF pour ce don.

L'équipe du démontage est en action :



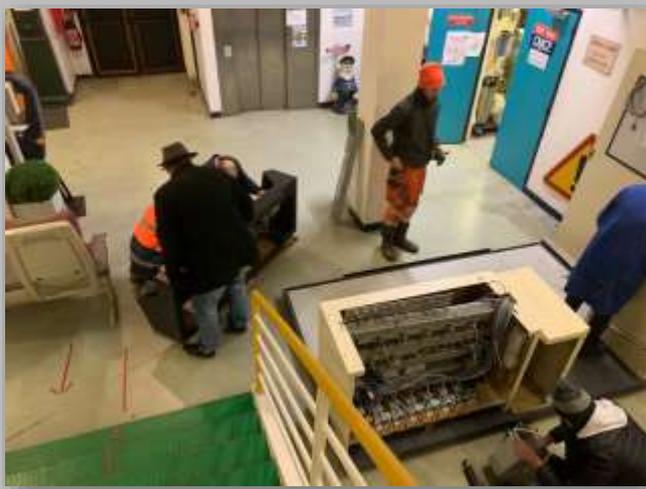
Il faudra plusieurs avec la camionnette du CMCF et les camionnettes de certains membres pour tout rapporter à Oignies.



Une des vitrines est donc déplacée dans la cadre du réaménagement du rez-de-chaussée et y installer le simulateur.



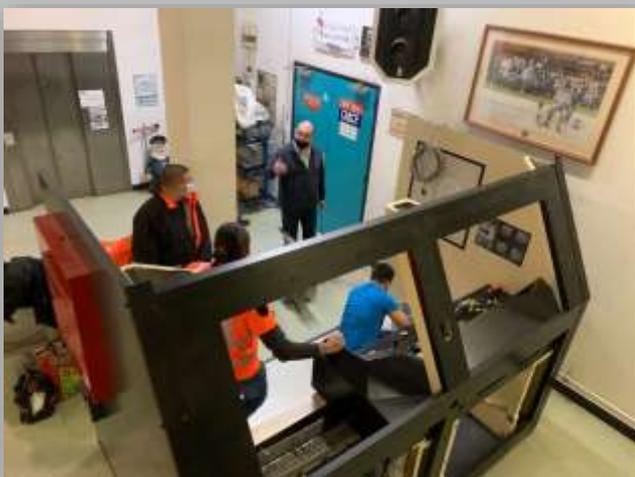
Le remontage peut commencer :



La pose du pupitre de conduite :



Les premières cloisons sont mises et le recâblage est en route :



Le remontage des cloisons est terminé



Vue extérieure du conducteur dans la cabine de conduite du simulateur :



Vue intérieure du simulateur, avec notre Président Fondateur aux commandes



Bravo aux membres du CMCF qui ont géré le dossier de récupération, le démontage et le remontage.

# Le GEMEX

Sous l'impulsion de Quentin, étudiant à l'Ecole des Arts et Métiers et nouveau membre de la section Atelier de Restauration, le GEMEX (Groupe d'Etude de la Machine d'Extraction) encadré par Philippe et Paul, reprend du service avec pour objectif de mettre en mouvement cette machine unique et classée aux Monuments Historiques.



Les travaux continuent afin de débloquer les pistons :



## Le CMCF à l'assemblée générale de l'APPMF

L'APPMF (Association pour la Préservation du Patrimoine et des Métiers Ferroviaires) organisait son assemblée générale le 23 octobre 2021 à Gièvres.

Des membres du CMCF et de l'APPMF étant adhérents à ces deux associations, une délégation du CMCF, composée de Philippe, Pierre et Laurent, a participé à cette assemblée générale.

Ce fût l'occasion d'échanger sur nos différents projets et de visiter leur site de travail.



Nous les remercions chaleureusement pour l'accueil.

# Le CMCF au congrès de L'UNECTO

L'UNECTO (Union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées), auquel le CMCF est affilié, organisait cette année, avec Le Chemin de Fer de la Baie de Somme, son congrès annuel dans le grenier à sel de Saint-Valéry-sur Somme, les 18 – 19 et 20 novembre 2021.



A cette occasion, Julien, Pierre et Laurent ont participé à ce congrès.



Ces trois jours riches en échange, ont été alternés par les conférences en amphithéâtre et en salle pour les différents ateliers, dans lesquels nous nous sommes répartis en fonction des affinités de chacun d'entre nous.



Les pauses étaient propices aux échanges entre associations ou sur les stands des professionnels :



La très belle rame restaurant du CFBS stationnait devant le grenier à sel.



Le congrès se termina par la visite des ateliers du CFBS...



...et la traditionnelle photo de groupe



Félicitations au conseil d'administration de l'UNECTO et toute l'équipe du Chemin de Fer de la Baie de Somme pour l'organisation de ce congrès.

# Le CMCF dans les revues ferroviaires

La superbe restauration de notre locomotive diesel HBNPC 040 DE 45 fût mise à l'honneur dans plusieurs revues ferroviaires, dont certaines à tirage national.

Nous remercions chaleureusement les journalistes et les rédacteurs en chef de ces revues pour la promotion de notre travail de restauration réalisé sur le patrimoine ferroviaire.

C'est la revue La Vie du Rail qui ouvre le bal, dans son numéro 3854 d'octobre :

**La vie du Rail**

# La fusion Eurostar-Thalys relancée

**Débat**  
« Il faut sortir d'une vision malthusienne pour le ferroviaire »  
Bernard Roman, président de l'Autorité de régulation des transports

**Culture Rail**  
Des archéologues percent le mystère de la plus vieille voie ferrée d'Écosse

**Le journal du cheminot**  
Opération Rénovation à Oignies

**Plaidoyer pour une tarification régionale harmonisée**

N° 3854 ■ 15 Octobre 2021 ■ HEBDOMADAIRE ■ FRANCE 3,8 €

[www.laviedurail.com](http://www.laviedurail.com)

Au CMCF, l'équipe de bénévoles qui a restauré la locomotive 040 DE 45.



## Patrimoine. Opération Rénovation à Oignies

Au Centre de la mine et du chemin de fer à Oignies, dans le Pas-de-Calais, des passionnés de train ont accompli un exploit : ils ont rénové intégralement le 040 DE 45, une machine diesel qui était autrefois utilisée pour le transport de charbon.

Il faut être des as de la mécanique, de la soudure, de l'électricité, de la peinture, mais aussi faire preuve de persévérance pour mener à terme un tel projet de restauration de locomotive. C'est le cas des bénévoles de la section Atelier de restauration du matériel roulant du Centre de la mine et du chemin de fer (CMCF) à Oignies, qui ont redonné vie à une machine diesel, le 040 DE 45, issu des Houillères du Bassin Nord Pas-de-Calais (lire l'encadré) et autrefois utilisé pour tracter des

trains de charbon. C'est au printemps 2019 que l'équipe s'est attaquée au projet de rénovation. Le chantier, très vaste en raison de l'état de détérioration de la machine, s'est déroulé en grande partie à l'extérieur, car l'atelier n'était pas disponible à cette période.

### Une course contre la montre

« La corrosion ayant fait son action, un énorme travail de chaudronnerie a dû être effectué sur l'engin », indique

Laurent Gosselin, responsable de l'Atelier de restauration. Les courives ont été repeintes, plusieurs parties de la cabine de conduite ont été rectifiées, les capots supérieurs ont été démontés afin d'être grattés, nettoyés, poncés puis repeints. Les portes moteur ont bénéficié du même traitement. « Le freinage, la partie électrique, la révision du moteur de 600 chevaux... tout y est passé avant de pouvoir commencer les enduits et les peintures. » Une succession de tâches qui s'apparentait à une

course contre la montre car il fallait être prêt pour présenter (et en état de marche s'il vous plaît!) la locomotive au Festival du chemin de fer réel et du modèle réduit qui allait se dérouler sur place les 28 et 29 août. « Pour faire l'heure, les membres ont travaillé jusqu'au vendredi, veille du festival! » Au total, ce chantier représente 2800 heures de bénévolat et un budget de 1400 euros seulement, grâce à divers dons de tôle et peinture. A l'occasion de la sortie d'atelier,

## Une carrière débutée dans les houillères

Dans les années 1950, les Houillères du Bassin Nord Pas-de-Calais (HBNPC), exploitent un réseau ferré de plus de 2 000 km, allant d'Auchel à Valenciennes, qui est desservi par plusieurs centaines de locomotives à vapeur. Afin de réduire les coûts d'exploitation, le passage à la traction diesel fut décidé.

Les HBNPC cherchent une locomotive simple et robuste, pour assurer le service de traction des rames lourdes de 1 500 tonnes. Le choix se porte sur le modèle SNCF 040 DE (BB 63000) construits par Brissonneau et Lotz. La seule différence est le moteur MGO des HBNPC, qui ne dispose pas de turbo. Au total, les HBNPC achètent 109 machines entre 1959 et 1963, réparties dans les différents dépôts des groupes d'exploitation. C'est en 2002 que le CMCF fait l'acquisition du 040 DE 45, une machine construite en 1961. « Pour l'anecdote, le prix d'achat était parti sur la base du nombre 45, 45 étant le numéro de la locomotive. 45 euros étant un prix exagérément bas, la transaction s'est officialisée à 450 euros », raconte Laurent Gosselin.

Arrivé au CMCF par voie SNCF en 2003, le 040 DE 45 a servi aussi de locomotive de dépannage chez l'actuel embranché Bils Deroo (à l'époque, Hays Logistique), à Libercourt dans le Pas-de-Calais. De 2008 à 2011, il a été prêté comme machine de réserve à Lille Dourges Terminal Conteneur et a été utilisé pour les manœuvres sur la plateforme de Dourges Delta 3.

les sections du CMCF disposaient chacune de "leur" 040 DE HBNPC en modèle réduit (1/87, 1/32, 7 pouces 1/4 et voie normale).

### 1800 visiteurs reçus

Dans le cadre du festival, le CMCF a exposé plusieurs réseaux miniatures (allant du 1/160 au 1/32), fait voyager les visiteurs en vapeur vive sur le réseau du parc, et fait une démonstration de déplacement de la locomotive 040 DE 45 HBNPC et du locotracteur Berliet de 1923. Sans oublier la présentation en extérieur de la Super Pacific 31280, partiellement remontée et peinte dans sa livrée d'origine chocolat (lire LVDR n° 3792 et 3805). La manifestation a enregistré 1 800 entrées. « Le public était très varié: des gens venus en famille, des passionnés de train, des cheminots, des personnes ayant connu les 040 DE HBNPC en activité, de futurs

membres, des visiteurs qui découvraient le site pour la première fois », décrit Laurent Gosselin, qui a encore en tête des commentaires vraiment sympathiques: « Content de vous avoir retrouvés, après l'annulation 2020 à cause du Covid-19 », « Félicitations pour la restauration du 040 DE 45 », « Je suis impressionné par le site », « C'est une superbe journée! », « J'ai hâte de voir la Super Pacific totalement remontée... » ou encore « Comment fait-on pour devenir membre du CMCF? ». Deux semaines plus tard, le public manifestait de nouveau son intérêt et sa curiosité pour l'action des "rénovateurs" du CMCF. « Nous avons accueilli 1300 visiteurs lors des Journées du patrimoine, qui se déroulaient en partenariat avec la ville de Oignies, dans le cadre du lancement du chantier de construction de la future médiathèque dans un des anciens



© Laurent Gosselin



© Nicolas Deidjole



© Philippe Lefebvre

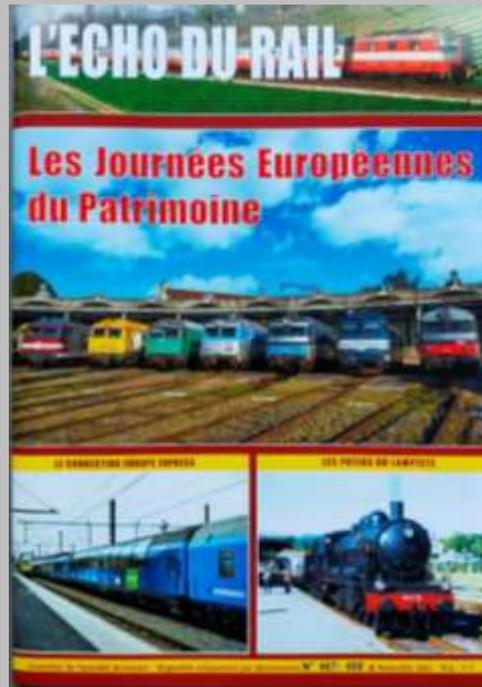
bâtiments de la fosse 2 de Oignies et de la Fête des associations de la ville. » Un succès!

Anne JEANTET-LECLERC

**Rens. :** CMCF, Centre Denis Papin, rue Emile Zola, 62590 Oignies. Tél. : 03 21 69 42 04  
Page Facebook : CMCF Oignies

Quelques-unes des étapes du chantier (de haut en bas):  
Le nettoyage du moteur.  
Découpe de l'avant du petit capot.  
Ultimes retouches de peinture sur la plaque constructeur (Brissonneau et Lotz).

L'Echo du Rail enchaîne avec son numéro 467-468 de novembre :



◆ **CMCF Oignies** : le CMCF a présenté les 28 et 29 août au public sa locomotive diesel Brissonneau & Lotz 040 DE 45, splendidement restaurée au terme de deux ans de travaux. Construite en 1961, cette machine a été successivement employée par les groupes de Béthune, du Centre puis

d'Hénin-Liétard des Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais (HBNPC). A la fermeture des charbonnages elle a été rachetée par la cokerie de Drocourt puis par le CMCF qui l'a mise à disposition de Hays Logistique à Libercourt puis du terminal conteneurs LDCT de Dourges-Delta 3, avant d'entreprendre sa restauration en tant que patrimoine historique des houillères.

La 040 DE 45 Brissonneau & Lotz des Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais superbement restaurée par les bénévoles du CMCF, présentée au public à Oignies (Pas-de-Calais) en août 2021.  
Photo Laurent GOSSELIN - CMCF





## Centre de la Mine et du Chemin de fer / CMCF

Oignies (Pas-de-Calais)

Dans les années 50, les Houillères du Bassin Nord-Pas-de-Calais (HBNPC), exploitaient un réseau ferré de plus de 2000 km, allant d'Auchel à Valenciennes, qui était desservi par plusieurs centaines de locomotives à vapeur. Afin de réduire les coûts d'exploitation, le passage à la traction diesel fut donc décidée.

Les HBNPC cherchaient une locomotive simple et robuste, pour assurer le service de traction des rames lourdes de 1500 t. Le choix se porta sur le modèle SNCF 040 DE (BB 63000) construits par Brissonneau & Lotz, la seule différence étant le moteur MGO des HBNPC, qui ne disposait pas de turbo. Au total, les HBNPC achetèrent 109 machines entre 1959 et 1963, réparties dans les différents dépôts des groupes d'exploitation.

L'engin que le CMCF a restauré, est sorti d'usine sous le numéro de série 040 DE 45. Il a commencé sa carrière au groupe de Béthune en 1961 sous le numéro 24. Il est ensuite muté au groupe de Lens-Liévin, avant d'être transféré le 31 mars 1984 au groupe Centre où il prend le n° 45. En avril 1990, il est repris par la cokerie de Drocourt. Pour les sept locomotives de la cokerie, un programme de rénovation complète a été entrepris avec notamment une insonorisation inspirée de celle appliquée sur les machines des Houillères de Lorraine avec une réparation complète de la tôlerie, ainsi qu'une nouvelle livrée jaune et orange. En 2002, à la fermeture de la cokerie, bien que le programme de révision soit prévu pour le 040 DE 45, il fut le seul à ne pas en profiter et donc le seul à conserver sa livrée HBNPC très défraîchie. Le CMCF s'en porta acquéreur en 2002. Pour l'anecdote, le prix d'achat est parti sur la base du chiffre 45, le numéro de la locomotive ; mais 45 € étant vraiment



**CMCF - Le 040 DE 45 plutôt défraîchi au début du chantier de restauration.**

**CMCF - Intervention sur la carrosserie ainsi que sur le moteur, dans l'atelier de la section Voie Normale.**



**Ci-dessous CMCF - On s'affaire aux derniers détails, comme la repose des platelages.**



exagérément bas, la transaction s'est officialisée à 450 €.

Arrivé au CMCF via le réseau SNCF en 2003, le 040 DE 45 a servi de locomotive de dépannage chez l'actuel embranché Bils Deroo, à l'époque Hays Logistique, à Libercourt. De 2008 à 2011, il sera prêté comme machine de réserve à LDCT et sera utilisé pour les manœuvres sur la plateforme de Dourges Delta 3. A son retour à Oignies, le constat fut sans appel : l'engin devait subir une profonde rénovation.

C'est au printemps 2019 que l'équipe s'attaque au projet. Il sera en grande partie restauré à l'extérieur, car l'atelier n'est pas disponible à cette période ; la corrosion ayant fait son œuvre, un énorme travail de chaudronnerie est effectué sur l'engin.

Le freinage, la partie électrique, la révision

Voie normale

VE307-13

du moteur de 600 ch., tout y passe avant de pouvoir commencer les enduits et les peintures. Les membres ont travaillé jusqu'au vendredi 27 août, veille du 26<sup>e</sup> Festival du C.F. réel et du modèle réduit (28 et 29 août), pour présenter cet engin. Au total, ce seront 2800 heures de bénévolat pour un budget de 1400 € seulement, grâce à divers dons de tôle et peinture. A l'occasion de cette sortie d'atelier, chaque section du CMCF avait son 040 DE HBNPC aux différentes échelles : 1/87 ; 1/32 ; 7 pouces 1/4 ; voie normale.

Vous pouvez voir toutes les étapes de cette restauration et le résumé de notre 26<sup>e</sup> Festival du C.F. réel et du modèle réduit des 28 et 29 août dernier sur notre page Facebook/cm.c.f.oignies.

Contact : Centre Denis Papin, rue Emile Zola, 62590 Oignies. Tél. 03 21 69 42 04  
Internet : www.cmcf-oignies.com



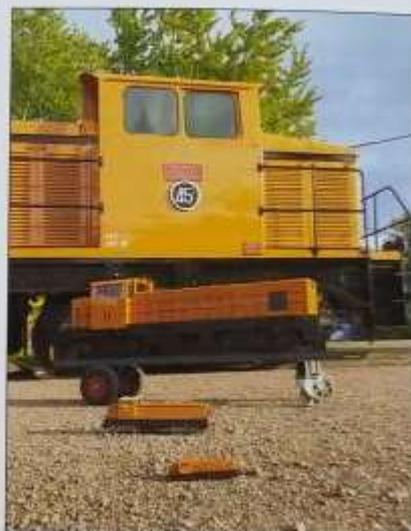
Le 040 DE 45 a retrouvé de sa superbe et trône fièrement à l'occasion du festival du CMCF fin août.

**Laurent Gosselin**

Tous clichés L. Gosselin, sauf mention contraire



L'équipe pose fièrement devant son œuvre avant la sortie d'atelier.



CMCF - Des 040 DE 45 à toutes les échelles lors du festival du CMCF. Cliché Nicolas Deldycke

## En Bref

### Retour en ligne de la 140C27

Le 9 octobre dernier, la 140C27 de la CITEV faisait son grand retour sur le réseau national. Bichonnée par les membres du GADEFT (Groupement d'Aide au Développement des Exploitations Ferroviaires Touristiques) en vue de son agrément, la 140C27 a été acheminée par camion le 5 octobre de la ligne du Train à Vapeur des Cévennes vers la gare d'Alès, puis a été mise en chauffe afin de rejoindre Nîmes par ses propres moyens.

Arrivée à Nîmes, elle a notamment rejoint la 141R1298 stationnée dans les emprises du Musée des Chemins de fer géré par l'AAATV-SNCF Section de Nîmes.

Des circulations sur le réseau national sont bien sûr dans les projets.

Info David Blondin



Sur le trajet Alès - Nîmes-Dépôt, la 140C27 débouche du tunnel qui passe sous le village de Boucoiran (Gard). Cliché Gwenael Pjérart

Et l'année 2022 commence avec un article d'une page dans la partie actualité de la revue Ferroviissime n°115 de Janvier-Février 2022 :



La 040 DE 45, magnifiquement restaurée par le CMCF en août 2021.

## Une Brissonneau des charbonnages restaurée par le CMCF

Texte : Laurent Gosselin

Le CMCF de Oignies est réputé pour l'excellence de ces restaurations de machines. Une réputation qui se confirme avec cette cousine des BB 63500.

**A**chetés par les HBNPC (Houillères du Bassin Nord et du Pas-de-Calais) en 109 exemplaires, ces locomotives construites par Brissonneau-et-Lotz sont directement dérivées des BB 63500 achetées par la SNCF, mais avec un moteur MGO sans turbo.

Notre engin, sorti d'usine sous son numéro de série 040 DE 46, commence sa carrière au groupe de Béthune en 1961 sous le numéro 24. Il est ensuite muté au groupe de Lens-Liévin, avant d'être transféré le 31 mars 1984 au groupe Centre où il prend le numéro 45. En 1980, il est rattaché au groupe d'Hénin Liétard.

En avril 1990, il est repris par la cokerie de Drocourt jusqu'à sa fermeture en 2002. Le CMCF s'en porte alors acquéreur. La 040 DE 45 sert alors de locomotive de dépannage chez des embranchements. Puis, de 2008 à 2011, elle est prêtée comme machine de réserve à LDCT avant d'être utilisée pour les manœuvres sur la plateforme de Dourges Delta 3.

À son retour à Oignies, le constat est sans appel. L'engin doit subir une profonde rénovation.

C'est au printemps 2019 que l'équipe s'attaque à un énorme travail de chaudronnerie.



Le freinage, la partie électrique, la révision du diesel, tout y passe.

Aujourd'hui, c'est une machine restaurée conforme que le CMCF peut présenter, précieux témoignage des réseaux miniers des HBNPC d'autrefois. ■

Côté grand capot, la 040 DE 45 exposée à Oignies.

## Conclusion :

Un dernier trimestre, pour la section Atelier de Restauration, où de nouveaux projets voient le jour.

La fin de saison d'ouverture au public, permet de nous consacrer à l'entretien approfondi des engins moteur.

La saison hivernale arrivant, ce sera la période des travaux de voie et de la poursuite du réaménagement de l'atelier, ainsi que la zone de stockage des pièces détachées.

La section Atelier de Restauration du Matériel Réel du CMCF remercie les revues ferroviaires pour la promotion de notre travail, la SNCF pour le don du simulateur professionnel et la mairie de Oignies ainsi que leurs services techniques pour leur soutien.

NB : les photos sont de Philippe LEFEBVRE, Richard GARUS, Julien DEFOURNIER, Nicolas DELDYCKE, Théo Lecourt, Alexandre MANGNIERS, Lieven ROCKEBOER et Laurent GOSELIN.